



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Stadsmiljö i förändring

– en studie i hur gator blev bilfria

Axel Pihl



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2018

Stadsmiljö i förändring – en studie i hur gator blev bilfria

Urban areas in transition – a study of how streets became car free

Axel Pihl

Handledare: Karl Lövvie, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitekturprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2018

Omslagsbild: Axel Pihl

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: bilfria gator, förändring, gånggator, handelsgator, hållbar mobilitet, paradigmskifte

Sammanfattning

Målet med den här uppsatsen är att undersöka hur bilfria gator vuxit fram i områden som tidigare varit trafikerade av bilar. De exempel som tas upp är alla av samma karaktär, det har tidigare varit gator med biltrafik men är idag bilfria. Syftet är att, genom att studera hur dessa gator vuxit fram, dra lärdomar av hur transformationen till bilfria gator kan gå till i det pågående paradigmskiftet från bilism till hållbar mobilitet.

Under efterkrigstiden ökade bilanvändandet i västvärlden men vissa städer lyckades gå emot anpassningen till bilismen, åtminstone inom vissa områden. De områden som uppsatsen handlar om är centrala Köpenhamn, centrala Växjö och centrala Groningen. Dessa områden har genomgått liknande transformationer som startat under 60-, 70- respektive 80-tal. Idag är stora delar av deras stadskärnor bilfria.

Förändringen har i alla tre fallen mött en stark opposition, framförallt från butiksägare i centrum som varit oroliga för att förlora kunder. Trots det har många av handlarna i efterhand varit positiva till omvandlingen till bilfria gator. Stadskärnorna har inte dött utan fungerar väl både för att shoppa i och strosa omkring i. De bilfria gatorna i de centrala delarna av dessa städer är välanvända offentliga rum som är viktiga att värna om. På grund av den pågående förtätningen och för att klara Sverige miljömål kommer det troligtvis bli fler och större bilfria områden i framtiden.

Abstract

The goal for this paper is to examine how some existing streets has become car-free. The streets in this paper is all of the same character in that they have previously been streets with car traffic but are now car-free. The purpose of studying these streets is to see what we can learn from earlier stages of the car-free development that can facilitate the ongoing paradigm shift from transport planning to sustainable mobility.

After the Second World War the car became the prioritized mode of transport in the west. Some cities quickly halted the adaptation to car traffic in central parts of the city. The areas in this paper are central Copenhagen, central Växjö, and central Groningen. The inner city transformations into car-free areas have been similar in these cities but has started in the 60s, 70s, and 80s respectively. Today a substantial parts of these inner cities are car-free.

Changing the streets in these cities has been met with a lot of opposition, mainly from shop owners in the city center. Despite this initial opposition, the shop owners have gradually become more positive to the changes. The city centers have not died. Instead, the streets have been filled with people walking, hanging around, biking, etc. The car free areas now make up an essential part of the public space. I believe that car free areas will become more common in the years ahead due to the ongoing densification and in order for Sweden to meet the sustainable development goals.

Förord

“The modern city is probably the most unlovely and artificial site this planet affords. The ultimate solution is to abandon it... We shall solve the City Problem by leaving the city.” Dessa ord ska Henry Ford ha uttryckt i början på 1920-talet (Montgomery, 2015, s. 63).

Och nästan hundra år senare finns det fortfarande stora problem i våra städer. Lyckligtvis bildas inte städer av sig själva utan vad som byggs är vad som blir. De problemen som finns går att lösa, om vi väljer att möta dem istället för att springa ifrån dem. Flera av problemen i urbaniserade områden går att härleda till motortrafik. Dålig luft, buller, trafikskador och ett transportsystem som tar mycket plats i anspråk. Att minska motortrafik skulle säkerligen bidra till trivsammare städer och det finns städer som lyckats bättre än andra med att skapa områden fria från biltrafik. Platser för folkliv och som samtidigt är lugna och där luften är ren. De tre städerna, Växjö, Köpenhamn och Groningen, som jag skriver om i den här uppsatsen är städer som jag har besökt och vars centrum jag trivts väldigt bra i. Växjö är också den stad jag vuxit upp i. De bilfria områdena i de här städerna har inte alltid funnits och hur de kommit till har jag länge varit nyfiken på. Denna uppsats såg jag som ett ypperligt tillfälle att fördjupa min kunskap om dessa bilfria områden och förstå hur bilfria områden kan växa fram i befintliga områden.

Den här uppsatsen är skriven under kursen kandidatexamensarbete i landskapsarkitektur på landskapsarkitektprogrammet, SLU, Alnarp och omfattar 15 högskolepoäng. Att ro detta arbete i hamn var ingen självklarhet, att skriva är bland de svåraste sakerna jag vet. Som tur är har jag inte varit ensam i den här processen. Först och främst vill jag tacka Karl Lövré, min handledare, som har väglett mig igenom den här kursen. Goda insikter och tips har min motläsare Helga Eknor bidragit med, tack för det. Jag vill också rikta ett stort tack till Cor van der Klaauw som har försett mig med information och bilder från Groningen som hade varit omöjligt för mig själv att fixa fram. Marie Ulmhed på Växjö kommunarkiv som letat fram mängder med information om Storgatan från arkivet i Växjö förtjänar också ett varmt tack. Trevlig läsning!

Axel Pihl, Alnarp, 2018-05-23

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	2
Abstract.....	3
Förord.....	4
Inledning.....	6
Bakgrund.....	6
Mål och syfte.....	6
Material och metod.....	6
Avgränsning och förutsättningar.....	7
Paradigmskifte - från bilism till hållbar mobilitet.....	8
Bilfria områden.....	11
Exempel på bilfria områden.....	13
Strøget - Köpenhamn.....	13
Första etappen.....	13
Torgen i fokus.....	14
Det bilfria sprider sig till andra delar av centrum.....	15
Centrala Köpenhamn idag.....	17
Storgatan - Växjö.....	18
Idén om gågata föds.....	18
Förändringen uteblir.....	20
Centrum behöver saneras.....	20
Storgatan stängs på prov.....	21
Arbetet tar fart.....	22
Yttranden om den nya planen.....	22
Storgatan Idag.....	25
Centrala Groningen.....	26
Tvåra kast.....	26
Dags för dialog.....	28
Centrala Groningen Idag.....	29
Diskussion och reflektion.....	30
Svar på uppsatsens frågor.....	30
Reflektion och framtidsspaning.....	32
Nya frågor.....	34
Referenser.....	35
Tryckta och elektroniska källor.....	35
Bild och figurförteckning.....	40

Inledning

Bakgrund

I många urbana områden dominerar bilen helt gaturummet. Även i täta, centrala delar av städer där platsbristen är omfattande ges mycket plats åt biltrafiken, trots att det är det minst yteffektiva färdmedlet enligt modern forskning (Ståhle, 2016, s. 30). Runt om i världen pågår det dock försök att förändra sättet vi ser på gator och minska bilens plats i staden. Vi befinner oss i ett paradigmskifte där planerare börjar prata om mobilitet istället för trafik. Gator stängs av för biltrafik och öppnas upp för människor i form av sommargator, ciclovias, open streets, etc. Detta möts ofta av kritik och motståndet mot att förändra trafikmaktordningen är omfattande. Det finns dock städer som sedan länge redan genomgått omvandlingen från bil-fyllda till (nästan) bilfria centrum. En transformation som dessutom skedde under utvecklingen av bilismens kanske starkaste decennier.

Mål och syfte

Målet med uppsatsen är att analysera områden som har gått från att ha biltrafik till att bli bilfria och försöka dra lärdomar av hur den processen har gått till. Detta för att öka förståelsen om bilfria områden och hur transformationen från icke-bilfritt till bilfritt kan gå till i det pågående paradigmskiftet. Det är inte säkert att det går att kopiera processen som skedde under 70-, och 80-talet men det är rimligt att anta att det finns lärdomar att dra av att studera historien kring dessa områden.

Frågorna jag söker svar på är: Hur har dessa områden vuxit fram? Vilka har varit initiativtagarna och har det funnits något motstånd? Vad har varit för- och motargumenten för att inför bilfritt? Vad var de största utmaningarna och framgångarna? Vilka slutsatser kan vi dra utifrån tidigare exempel?

Material och metod

Jag har samlat in material om exempel-platserna genom litteratur, tidningsartiklar och kommundokument. Teoretiska aspekter på vilka olika typer av bilfria områden det finns samt information om "the sustainable mobility paradigm" har studerats i litteratur. Konsekvenserna av bilismen har också studerats i litteratur.

En kvalitativ studie med tre exempel har genomförts. Enligt professor Bent Flyvberg (2006, s. 236) kan kvalitativa studier ge en djupare förståelse för komplexa problem jämfört med kvantitativa studier. Han menar också att det är nödvändigt att studera verkliga fall för att nå en avancerad kunskap om samhällsvetenskapliga fenomen (ibid.). Målet har varit att få med så mycket detaljer som möjligt om exempel-platserna men på grund av begränsning i tid och utrymme har någon fullständig fallstudie inte utförts.

Avgränsning och förutsättningar

Den här uppsatsen handlar om bilfria centrala handelsgator eftersom det förekommer många fall där centrala handelsgator gått från att ha biltrafik till att bli bilfria. Hur den fysiska förändringen sett ut utanför centrum har till stor del utelämnats i den här uppsatsen.

När detta arbete sattes igång var jag osäker på vilken typ av material jag skulle lyckas få tag på om de tre olika fallen. Informationen om Storgatan i Växjö har studerats i gamla protokoll och kommundokument som jag fått skickade till mig från Växjös kommunarkiv. På grund av begränsade kunskaper i danska och nederländska har jag inte förmått att få tag på lika ingående material för Groningen och Köpenhamn som jag gjort för Växjö. Å andra sidan har historien kring de platserna varit dokumenterade även på engelska vilket möjliggjort för mig att studera dem. Texterna om de tre olika platserna skiljer sig därför något i innehåll och omfattning. De tre olika texterna bidrar till uppsatsen på olika sätt.

Paradigmskifte - från bilism till hållbar mobilitet

Idag dominerar biltrafiken gaturummet och bilen är ett hjälpmedel som många människor skulle ha svårt att klara sig utan. Så som samhället idag ser ut kan det vara svårt att få livspusslet att gå ihop, att ta sig till fritidsaktiviteter och arbete, utan att ha tillgång till en bil. Att det ser ut som det gör beror på att sedan 1950-talet har flera inflytelserika planerare och arkitekter sett bilstaden som framtidens stad.

Stadsforskaren Alexander Ståhle skriver i sin bok *Alla behöver närhet* (2016) om hur dåtidens experter såg på utvecklingen av bilismen. Massbilismens problem skulle lösas genom att utforma staden för bilen. Billsamhället skulle öka vårt välbefinnande, rörlighet och frihet. Parkeringsplatser och motorvägar skulle bli de viktigaste byggstenarna i ett samhälle byggt för bilen. Dessa inflytelserika människors visioner om städer uppbyggda av glesa bostadsområden och motorvägar förverkligades i stor utsträckning under 1900-talet. (Ståhle, 2016, ss. 23-27)

Billsamhället förde dock med sig en del konsekvenser som dåtidens planerare inte lyckades förutse. Forskarna Gerald Berger, Peter H. Feindt, Erling Holden och Frieder Rubik skriver i artikeln *Sustainable Mobility - Challenges for a Complex Transition* (2014) att det trafiksystem som vuxit fram och som vi har idag är ett "unsustainable mobility system". De negativa konsekvenserna av motordriven trafik är omfattande: den orsakar 20 % av EUs totala CO2 utsläpp och infrastrukturen för motortrafiken fragmenterar landskapet och förstör ekosystem. Mellan 1990 och 1998 anlades motorväg på 30 000 hektar mark i Europa. Varje år dör också globalt ca 1,2 miljoner människor i trafiken och 30 % av EUs invånare är utsatta för trafikbuller som medför hälsoproblem. Berger et al. menar också att i dagens bildominerade samhälle kan det vara utmanande att ta sig fram utan en bil, vilket medför ett bilberoende. Eftersom inte alla har möjlighet eller råd att införskaffa en bil blir tillgången på mobilitet ojämn vilket i sin tur medför att tillgången till samhällsfunktioner och arbetsplatser blir ojämn. (Berger, et al., 2014, ss. 303-306)

Det finns andra forskare som menar att ett nytt paradigm för trafikplanering är nödvändigt för att kunna möta de problem som dagens trafiksystem resulterat i. David Banister skriver i artikeln *The sustainable mobility paradigm* (2008) att detta paradigm innebär att ett alternativ till traditionell planering lyfts fram. Banister menar att det behövs en ny strategi för hur vi planerar för hur människor rör sig i och mellan städer. Det behövs ett tillvägagångssätt som är mer flexibelt än dagens planering. Hållbar mobilitet som alternativ till trafikplanering innebär att fokus flyttas från trafik till mobilitet. I traditionell planering styrs infrastrukturbyggnaden av prognoser kring hur trafiken kommer att utvecklas framöver. Inom hållbar mobilitetsstrategi handlar det istället om att ta fram visioner om hur framtiden önskas vara och sedan investera i sådant som utvecklar transportsystemet i önskvärd riktning. Inom hållbar mobilitet kan gatan vara mer än en plats för trafik, den kan vara en plats att vistas på och innehålla ytterligare funktioner än för transporter. Ett exempel på skillnaden mellan de olika sätten att planera är att i traditionell planering läggs stor vikt vid att öka hastigheten för att minska kostnaden av att transportera sig (tiden), men idag väljer en del städer istället att sänka hastigheten av säkerhets- och miljöskäl. Det hållbara mobilitetsparadigmet innefattar insatser för att minska behovet att resa, att få människor att byta typ av färdmedel, minska längden på de resor som görs och öka effektiviteten i transportnätet. (Banister, 2008, ss. 73-79)

Att förändra hur vi transporterar oss är dock en svår nöt att knäcka. Berger et al. (2014) redogör för anledningar till varför det är svårt att ändra på dagens planering och förändra sättet folk förflyttar sig. Folk har komplexa resvanor och dessa resor görs i ett komplext system. Därför gör sällan isolerade åtgärder i någon del av systemet särskilt stor nytta. Olika delar av befolkningen har också skilda mobilitetsbehov, varför en rad olika strategier krävs för att lyckas med en övergripande omställning. (Berger, et al., 2014, s. 304)

Det finns ingen konsensus om en exakt definition av hållbar mobilitet, där den främsta skiljelinjen är ifall biltrafiken måste minska eller om dagens system kan bli hållbart av teknikutveckling, t ex att bensin- och dieslbilar byts ut mot elbilar. Mobilitet kan bli mer hållbar genom att göra befintliga transportslag effektivare, öka andelen resor som görs med effektivare transportslag, t ex kollektivtrafik istället för bil, och minska resandet. (Berger, et al., 2014, ss. 307-308) Trafikverket konstaterar dock att biltrafiken måste minska i Sverige för att miljömålen för transportsektorn ska nås (Trafikverket, 2016, s.13).

Det finns många olika delar i ett mobilitetssystem, t ex tekniska aspekter (infrastruktur, fordon, etc.), organisatoriska aspekter (privatägda bil, bilpooler, hyrcyklar, etc.), trafikregler och människors resvanor. Alla dessa delar samspelar och skapar "path dependencies", spårbindenhet, vilket gör det svårt att ändra riktningen på den övergripande utvecklingen. Fokus hamnar ofta på att försöka effektivisera dagens system snarare än att försöka ändra människors val av transportslag eller hur ofta de reser. Trots denna spårbindenhet finns det forskare som menar att vi nått "peak car" i västvärldens städer och att bilanvändandet där har börjat minska. (Berger, et al., 2014, ss. 304-306)

I artikeln *The sustainable mobility paradigm* redogör Banister för olika strategier för att utveckla hållbar mobilitet. Behovet av att resa kan minska med hjälp av internet och kommunikationsteknologi, ICT. ICT kan också göra att resmönster blir mer flexibla vilket kan minska trafikstockning i rusningstid. Att gå, cykla och åka kollektivt kan göras mer attraktivt genom att sakta ner trafiken och omfördela mark från biltrafiken till dessa trafikslag. Teknologiska innovationer kan minska miljöproblemen med motortrafiken. Transportbehovet kan minskas genom att förtäta och att blanda funktioner inom områden. Att införa bilfria områden kan också vara en strategi för att utveckla hållbar mobilitet. (Banister, 2008, s. 75)

Att förändra dagens transportsystem är som sagt ingen enkel uppgift och Berger et al konstaterar att "without major changes in policies and practices, the future development of the transport system could well extend the unsustainable trends of the last century" (Berger, et al., 2014, s. 305). För att utvecklingen ska ändra riktning krävs alltså omfattande förändringar i hur vi planerar transporter och vilken typ av transportlösningar som byggs.

Även fast det kan vara svårt att ta sig ur gamla banor så finns det exempel på städer som, åtminstone inom vissa områden, valt att gå emot utvecklingen mot att ge allt mer plats åt bilismen. Parallellt med en snabb utveckling av bilismen växte också bilfria

centrum och bilfria handelsgator fram i flera Europeiska städer. Utvecklingen höll sig dock ofta till enstaka gator i stadens mest centrala lägen. (Wright, 2005, s. 26)

Bilfria områden

Fram till slutet av 1800-talet var alla städer bilfria. De första bilarna utvecklades kring år 1900 men på grund av det höga priset var de till en början enbart tillgängliga för en liten minoritet. T-Forden som lanserades 1913 var den första bil som massproducerades och som därmed fick en prislapp som gjorde bilköp möjligt för en större del av befolkningen. Efter T-Fordens lansering ökade bilinnehavet successivt i USA och eftersom städerna inte var designade för biltrafik uppstod redan under 1920-talet problem med trafikstockningar i flera amerikanska städer. (Hall, 2014, ss. 326-328) Under 1930-talet växte idén om bilstaden fram och efter det skedde utvecklingen i många av västvärldens städer med gles bebyggelse och långa avstånd mellan hem och arbete som följd (Wright, 2005, s. 24).

Wright (2005) menar att reaktionen mot utvecklingen av bilism och till den kopplad infrastruktur startar 1961 med Jane Jacobs bok *The death and life of Great American Cities*. I den poängterar hon vikten av goda offentliga platser och fotgängarvänliga gator. Under 60- och 70-talet kommer den första forskningen som visar på bilismens negativa konsekvenser vilket förstärker motståndet. Under 70-talet omvandlades centrala handelsgator med biltrafik till bilfria gator i många europeiska städer. Under 80-talet avstannade intresset för att göra gator bilfria och det dröjde fram till 90-talet innan viljan att minska motortrafik kom upp på nytt. Då var anledningen framför allt att minska miljöproblemen kopplade till motortrafik. Under 1990-talet accepterades också företeelsen inducerad trafik bland planerare. Inducerad trafik innebär att ju fler vägar som byggs desto mer ökar trafiken. Det går således inte att bygga bort bilköer. Under 2000-talet ökade intresset för bilfria områden igen och det blev internationellt uppmärksammat bland annat genom kampanjer för bilfria dagar av institutioner såsom EU och FN. På en global nivå hade dock den bilfria rörelsen knappt gjort någon skillnad i den fortsatta utvecklingen av bilismen under 00-talet. (Wright, 2005, ss. 25-27)

Stockholm och Malmö är två av de städer som de senaste åren fått ett flertal så kallade sommargator, gator som är avstängda för biltrafik under sommarhalvåret (Stockholm Stad, 2018) (Malmö Stad, 2018). Intresset för bilfria gator verkar alltså finnas i svenska städer idag och då är det viktigt att blicka tillbaka och se ifall vi kan lära något av tidigare exempel.

Det finns olika typer av bilfria områden. I artikeln *Car-free development* beskriver Lloyd Wright bland annat följande exempel på bilfri utveckling (Wright, 2005, ss. 28-46).

- Bilfria städer. Exempelvis Zermatt & Venedig. Motordriven trafik är förbjuden i alla delar av staden. Möjligtvis kan undantag för utryckningsfordon förekomma.
- Bilfria dagar. En särskild dag då biltrafik är avstängd antingen från en viss gata, område eller hela staden. Det ses som ett experiment i att leva bilfritt.
- Bilfria handelsgator. Gånggator med fokus på kommersiell aktivitet. Vanligtvis belägna i de mest centrala delarna av en stad. Leveranser med motortrafik kan vara tillåtna under vissa tider på dygnet.
- Bilfria historiska centrum. Historiska centrum som är bilfria på grund av smala gator och för att bevara den bilfria upplevelsen.
- Bilfria bostadsområden. Bostadsområden där biltrafik antingen är förbjuden eller mycket begränsad.

Den här uppsatsen handlar om bilfria centrala handelsgator som tidigare varit trafikerade av bilar. En historisk genomgång av hur transformationen till bilfria gator gått till i Köpenhamn, Växjö och Groningen redogörs för i nästa kapitel.

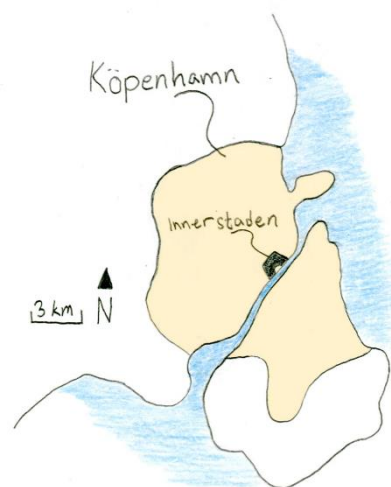
Exempel på bilfria områden

Strøget - Köpenhamn

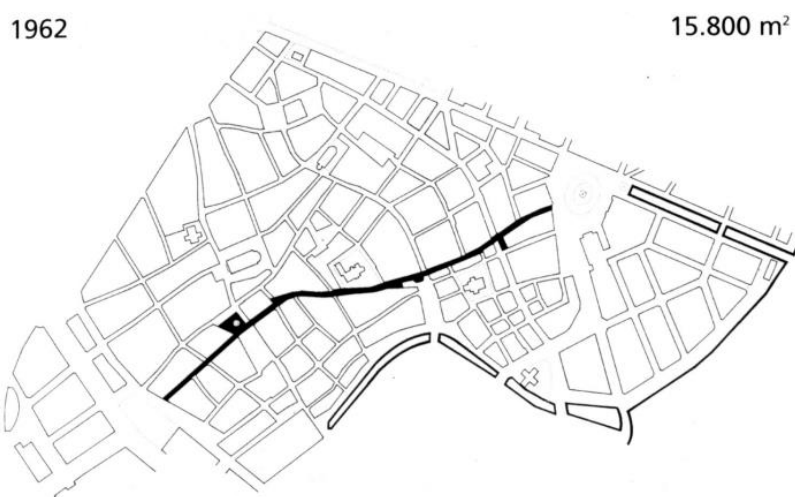
Första etappen

Fram till 1962 användes alla gator för biltrafik och alla torg till bilparkering i centrala Köpenhamn. Strøget hade under korta perioder, t ex vid jul, stängts av för biltrafik. I oktober 1962 beslutades att Strøget tillfälligt, men under en längre period, skulle stängas av för biltrafik och bli en gågata. Redan månaden därpå genomfördes avstängningen.

Avstängningen var den konservative Alfred Wassards (konservative Folkparti) första stora beslut som borgmästare för Köpenhamn. Inspiration till att stoppa biltrafiken på Strøget ska ha kommit från gågator i tyska städer. Öppningsceremonin ägde rum den 17 november 1962. Wassard gick, tillsammans med inbjudna gäster och en orkester, i spetsen på ett tåg med omkring 25 000 människor från Kongens Nytorv till Rådhusplatsen. Alla var dock inte nöjda med avstängningen. Wassard hotades till livet och polisen fick följa honom under öppningsceremonin av Strøget. (Københavns Stadsarkiv, 2018a) Förändringen följdes också av protester. I lokala tidningar höjdes upprörda röster emot den nya gågatan. Det gick att läsa rubriker som "vi är danskar inte italienare" och "nordbor använder inte offentliga platser" (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 11). Gågatan blev dock snabbt populär och antalet besökare har varit stabilt ända sedan starten (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 13).



Figur 1. Innerstaden är området i fokus.

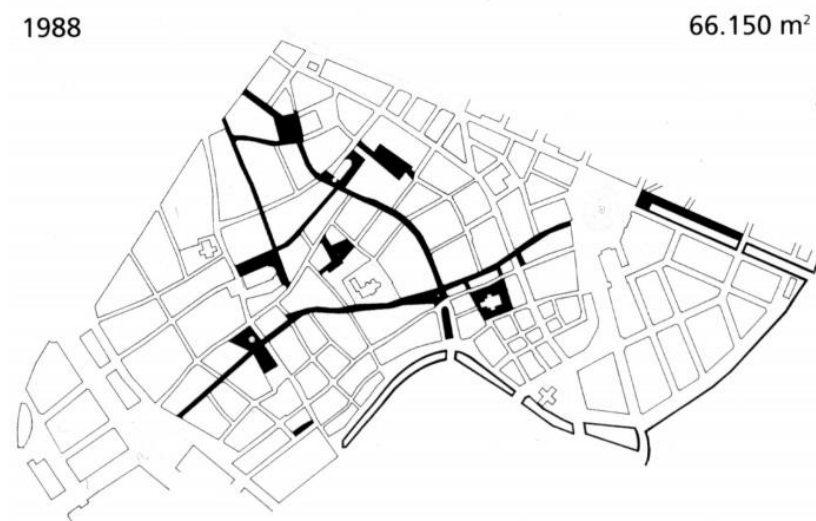


Figur 2. Första delen av Strøget blir bilfritt 1962 (Gehl, Gemzøe, 2004)

Arkitekterna Jan Gehl och Lars Gemzøe skriver i boken *Public spaces public life: Copenhagen* (2004, s.11) att omvandlingen till bilfria gator och torg har handlat både om att ta tillbaka yta för mänskliga aktiviteter och att dämpa motortrafiken. De räknade

med att omvandlingen skulle dämpa trafiken i centrum men också i andra delar av staden eftersom folk förväntades använda andra färdmedel för att ta sig till centrum.

1968 stängdes ytterligare en gata i centrala Köpenhamn av för biltrafik, Fiolstræde. Strøget sträcker sig i en öst-västlig riktning genom centrum medan Fiolstræde går från norr till söder. (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 13) 1973 blir även Købmagergade och några andra mindre gator bilfria (Københavns Stadsarkiv, 2018b). Dessa gator kopplar ihop de två första gågatorna med varandra. Efter det adderades få ytterligare gågator. 1989 gjordes Strædet tillfälligt om till en så kallad pedestrian priority street, en gata där fotgängare hade prioritet. Fotgängare och cyklister hade företräde men bilar var välkomna i låg hastighet. För att stoppa genomfartstrafik hade delar av gatan endast en bilfil. 1992 fick gatan en ny permanent design som shared space. (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 15)



Figur 3. Bilfria områden 1988 (Gehl, Gemzøe, 2004)

Torgen i fokus

Som en andra fas i att göra platser bilfria i centrala Köpenhamn lades fokus på att göra om torgen från bilparkeringar till mötesplatser för Köpenhamns befolkning och dess besökare (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 14). Torgen i centrala Köpenhamn har alltså genomgått en liknande omvandling som gågatorna. Gammeltorv/Nytorv är två av torgen Strøget passerar genom. Före 1962 var båda torgen fyllda med parkeringsplatser men i samband med att Strøget stängdes av för biltrafik försvann en del av parkeringsplatserna från Gammeltorv. Delar av Nytorv blev av med parkering 1973 och 1992 försvann alla kvarvarande parkeringsplatser från torgen. Torgen fylldes istället med uteserveringar, musikfestivaler och vardagligt häng. (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 16) (Københavns Stadsarkiv, 2018c)

Amagertorv är ett betydligt mycket mindre torg som Strøget också passerar. Torget stängdes delvis av för trafik i och med avstängningen av Strøget 1962 men taxibilar fick fortsatt tillträde i ytterligare några år. 1993 fick det en helt ny markbeläggning och blev helt fritt från biltrafik. Omvandlingen av torget 1993 var initierat och sponsrat av företag runt torget. 1968 tas alla parkeringsplatser bort från Gråbrødretorv och till en början var torget en lugn och inte särskilt använd plats. Torgets popularitet ökade dock

ständigt och vid mitten 1980-talet var torget "crowded beyond capacity throughout the outdoor season" enligt Gehl och Gemzøe (2004, s. 18). I samband med att Købmagergade blev bilfri 1973 försvann också parkeringsplatserna från Kultorvet, ett torg som gatan passerar. Även Nikolaj Plads (1972), Frue Plads (u.å), Vandkunsten (1991) och Nina Bangs Plads (1973) har genomgått liknande transformationer. (Gehl & Gemzøe, 2004, ss. 17-19)

Det bilfria sprider sig till andra delar av centrum

Under 1980 utvecklades bilfria områden utmed kanalerna. Fram till 1980 var hela kajkanten vid Nyhavn avsedd för parkering. 1980 plockades parkeringsplatserna bort och gatan genom Nyhavn blev istället en gågata. Nyhavn är idag en mycket välbesökt plats i Köpenhamn (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 20). Ytterligare tre tidigare parkeringsplatser utmed kanalen omvandlades, Gammel strand (1991), Ved Stranden (1995) och Højbro Plades (1986). (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 21)



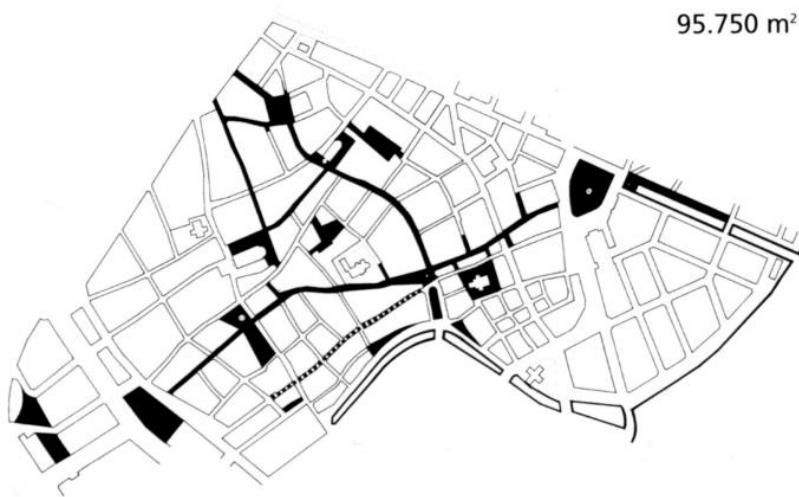
Figur 4. Före omvandlingen av Nyhavn (Gehl, Gemzøe, 2004)



Figur 5. Efter omvandlingen av Nyhavn (Gehl, Gemzøe, 2004)

1988 spred sig bilfria områden till de västra delarna av staden i och med transformationen av norra delen av Axeltorv från parkeringsplats och korsande trafik till ett bilfritt torg. 1991 försvann bilarna även från södra delen. Den södra transformationen initierades och finansierades av fastighetsägare intill torget. (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 22)

Rådhusplatsen inhyste fram till 1996 en stor trafikapparat för motortrafik. Detta är en plats där många människor passerar varje dag. Den ligger mellan huvudbangården och Strøget och är ett viktigt busstopp i staden. 1996 stoppades all biltrafik från att korsa torget i öst-västlig riktning och det blev mer plats för gående. Bussar kunde fortfarande passera torget i den riktningen. (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 23)

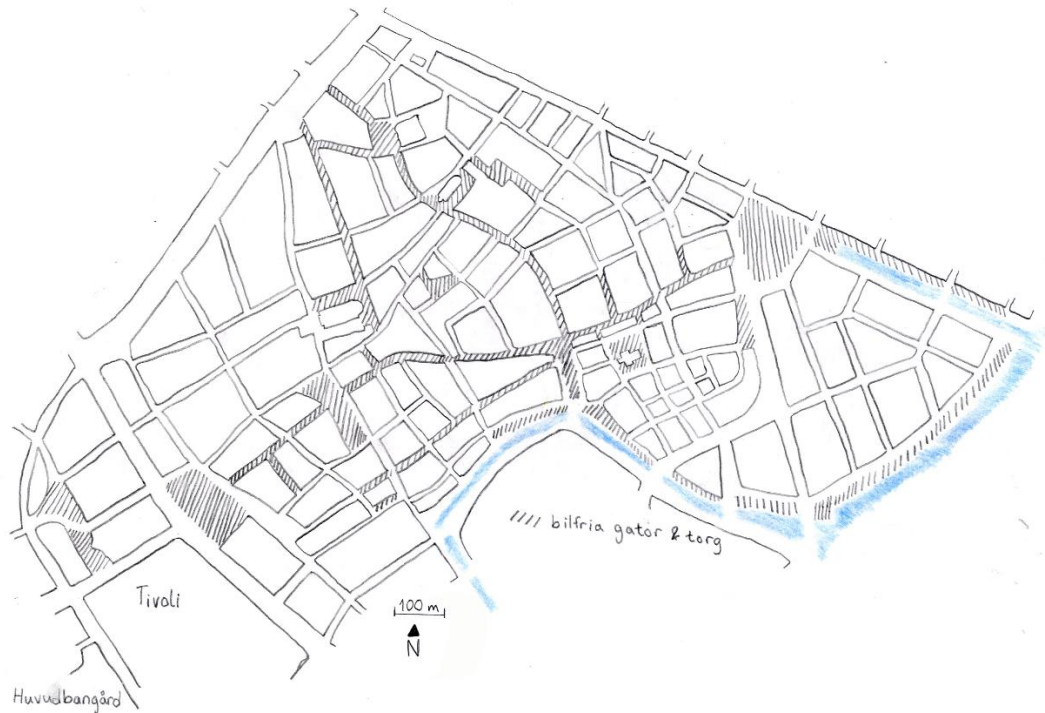


Figur 6. Bilfria områden år 1996 (Gehl, Gemzøe, 2004)

Antalet bilparkeringsplatser i centrum hade fram till 1996 minskat med 2-3% per år. Främsta syftet med att minska antalet parkeringsplatser var att skapa platser och torg för mänskliga aktiviteter. De flesta kvarvarande parkeringsplatserna i Köpenhamn är på stadens gator. Priserna för att parkera är höga, detta för att få en snabb omsättning på parkerare, en besökare ska inte stå där längre än det behövs, och för att det hela tiden ska finnas platser lediga. 1996 fanns det 3100 parkeringsplatser i Köpenhamns stadskärna jämfört med 8000 i Stockholms eller 4800 i Oslos stadskärna. (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 41)

Enligt före detta stadsingenjör Jens Rørbech så fanns det aldrig någon långsiktig omfattande plan för att addera nya gågator till Strøget. Det menar han hade varit en politisk omöjlighet. Förlängningarna av Strøget har istället adderats gradvis (Københavns Stadsarkiv, 2018b). Gehl anser att det är vad som har varit nyckel till framgång för Köpenhamn, "the key to the success of these inner city transformations was undoubtedly the gradual way these rather drastic changes were made" (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 11). 1996 var det betydligt fler Köpenhamnare och besökare till staden som tyckte att centrum var intressant och roligt snarare än tråkig. En majoritet tyckte också att utvecklingen var på väg i rätt riktning och på frågan vilken förändring de helst ville se var minskad motortrafik det vanligaste svaret (Gehl & Gemzøe, 2004, ss. 75-76).

Centrala Köpenhamn idag



Figur 7. Bilfria gator och torg i centrala Köpenhamn idag.

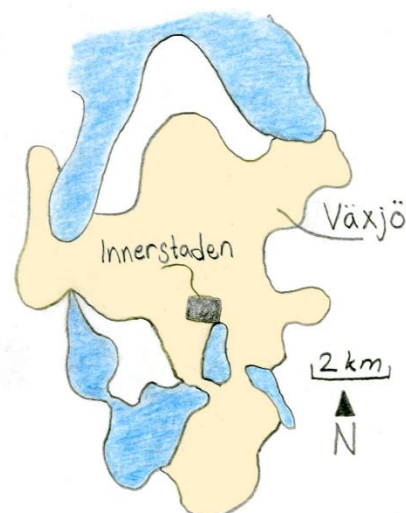
Idag är centrala Köpenhamn en välbesökt plats. Köpenhamns centrumomvandling från biltätt till bilfritt har sträckt sig över flera decennier. Det hela startade med en tillfällig avstängning. Initialt möttes det av ett högljutt motstånd men också många som var positiva till förändringen. De flesta verkar dock snabbt ha vant sig vid de nya bilfria områdena. Det bilfria området har vuxit successivt så att befolkningen har haft tid att vänja sig vid förändringen. Efter att en avstängning visat sig fungera väl har senare ytterligare delar strypts för biltrafik. Processen tycks aldrig riktigt ha stannat av och inte heller enbart förhållit sig till gator utan även torg och platser utmed kanalerna har gjorts om. I en intervju med CityLab berättar Jan Gehl att sedan 2009 har arbetet med att göra det attraktivare för fotgängare spridit sig från stadskärnan till att inkludera hela staden (Becker & Neguissie, 2018).

Storgatan - Växjö

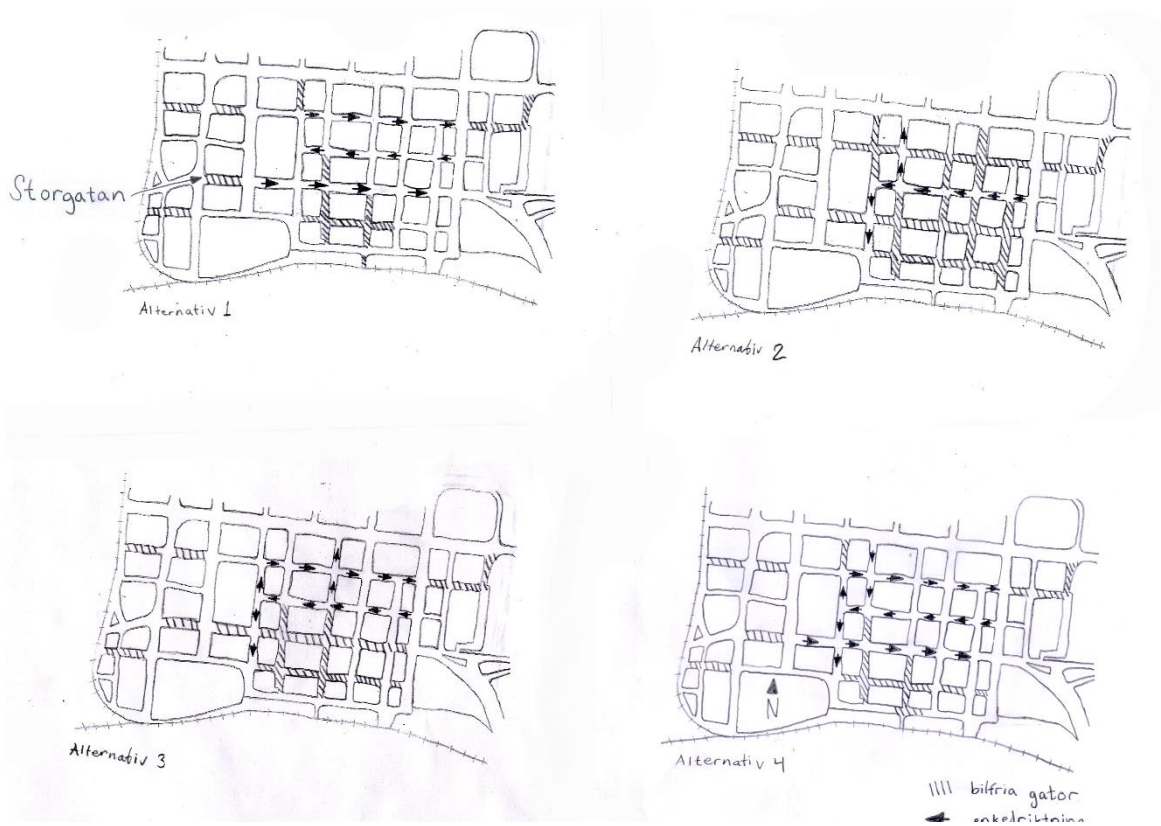
Idén om gångata föds

Precis som i andra städer ökade biltrafiken i Växjö under efterkrigstiden. Denna ökning blev mest påtaglig i de centrala delarna av staden. 1974 presenterades därför en ny centrumplan för Växjö. Konsultföretaget VBB Vattenbyggnadsbyrån tog fram ett arbetsprogram för centrum. Deras program innehöll bl a förslag för nya trafikregleringar och hur bilparkeringsbehovet skulle lösas. För bilparkering fanns det två alternativ: tillgodose det förväntade behovet eller att begränsa antalet bilplatser till ca 30 % av centrumets anställda. För trafikreglering fanns fyra olika alternativ (VBB Vattenbyggnadsbyrån, 1974):

1. enkelriktad biltrafik på Storgatan, omfattande enkelriktningar även i övriga gatunätet
2. gånggator i Storgatan, Nygatan m fl
3. Storgatan gånggata, omfattande enkelriktningar i övriga gatunätet
4. enkelriktad biltrafik i Storgatan, N Järnvägsgatan stängs för genomgående biltrafik, omfattande enkelriktningar i övriga gatunätet.



Figur 8. Innerstaden är området i fokus.



Figur 9. De fyra alternativen för trafikreglering.

I rapporten går det att läsa att bullret översteg de riktlinjer som fanns och det skedde många trafikolyckor i centrum. Rapportförfattarna ansåg att biltrafik som inte har centrum som mål var meningslös för centrum. Därför innebar alla trafikregleringsalternativen att det skulle försvåras för genomfartstrafik. Erfarenheter från andra orter hade också visat att trafikregleringar i centrum kunde öka trafiken på vägar runt centrum men inte nödvändigtvis i samma omfattning som den sjunker inne i centrum. Det var alltså möjligt att minska den totala mängden trafik i centrum. Fortsättningsvis ansåg de att det var svårt att uttala sig om bilfritt var bättre eller sämre för näringslivet, men det var åtminstone klart är att bilfritt ger minskat buller, föroreningar och trafikolyckor. Att begränsa antalet bilparkeringar såg de heller inga tydliga nackdelar med, men däremot flera fördelar. (VBB Vattenbyggnadsbyrån, 1974)

Det inkom en mängd yttranden på den nya planen. Länsstyrelsen yttrade sig positiv till att försöka minska biltrafik i centrum. Den menade att Växjös storlek gör att centrala delar ligger på bekvämt cykelavstånd även från ytterområdena. De ansåg att en begränsning av biltrafiken i centrum borde motsvaras av en förbättring för cykeltrafiken. De argumenterade också för att antalet parkeringsplatser borde begränsas eftersom det skulle minska antalet trafikolyckor i staden (Länsstyrelsen Kronobergs län, 1974). SJ skrev i sitt svar att "det är angeläget, att den förändring av trafiken, som kommunen avser vidta, får en sådan inriktning, att den ökar förutsättningarna för att den kollektiva trafiken skall bli ett attraktivt alternativ till bilåkandet" (SJ, 1974). VPK (idag Vänsterpartiet) ansåg att samhället inte kan acceptera en växande bilism som skulle leda till skadeverkningar på människor och miljö. Istället tyckte de att gatunätet i centrum skulle anpassas i första hand till gående, cyklande, kollektivtrafik och distributionstrafik (VPK Växjö kommunala grupp, 1974).

Miljö- och hembygdsföreningen i Växjö var positiva till att dämpa genomfartstrafiken men menade att "alltför många gågator påverkar gatulivet menligt" (Växjö Miljö- och hembygdsförening, 1974). Växjö Fabriks- & Hantverksförening förordade förslaget om enkelriktning men ansåg att det var olämpligt att stänga av Storgatan mellan Liedbergsgatan och Västra Esplanaden eftersom det skulle innebära "onödig irritation i trafiken" (Växjö fabriks- och hantverksförening, 1974). Kronobergs läns köpmannaförbund instämde i det svaret, men skrev också att en begränsning av antalet bilplatser inte behöver vara en nackdel om begränsningen riktar sig mot långtidsparkerare (Kronobergs läns köpmannaförbund, 1974). Kronobergs fastighetsägareförening tyckte att det borde bli fler avgiftsfria parkeringsplatser i markplan och oroade sig för att centrum skulle tappa i konkurrens med externa handelsplatser om biltrafik och parkeringsmöjligheter begränsades (Kronobergs fastighetsägareförening, 1974). Polisen i Växjö föreslog att inte begränsa antalet parkeringsplatser. De menade att det var osannolikt att anställda skulle ställa bilen hemma trots att kommunen satsade på utbyggd kollektivtrafik. De rekommenderade att Storgatan skulle enkelriktas, inte bli gågata (Polisstyrelsens kansli Växjö, 1974).

Rapportförfattarna rekommenderade alternativet att begränsa antalet bilparkeringsplatser, att enkelrikta Storgatan för biltrafik österut och att stänga den västra delen mellan Liedbergsgatan och Västra Esplanaden för biltrafik (VBB Vattenbyggnadsbyrå, 1974). Att enkelrikta gatan sågs som en mindre omfattande förändring än att göra om gatan till gågata, samtidigt som enkelriktningen förväntades lösa problemet med genomfartstrafik. Byggnadsnämnden beslutade att godkänna handlingsprogrammet, med tillägget att avstängning av Storgatan västra del fick vänta (Växjö kommun, 1974-10-31).



Figur 10. Vy över Storgatan, från Västergatan mot öster, 1967. Foto: Inga Walde, Kulturparken Småland, Smålands museum



Figur 11. Vy ungefär från där bilen till höger i figur 10 står placerad, 2018. Foto: Axel Pihl.

Förändringen uteblir

1976 skickades en motion till Växjö kommunfullmäktige om att förbjuda motortrafik (undantaget bussar) under centrumhandlarnas öppettider på lördagar (Karlsson, 1976-12-16). Byggnadskontoret svarade med att de inte var beredda att ändra den rådande trafikregleringen på gatorna pågående trafikutredningar om Storgatan (Byggnadsnämnden Växjö, 1977).

1978 gav kommunfullmäktige kommunstyrelsen i uppdrag att vidta åtgärder för att genomföra enkelriktningen (Växjö kommunfullmäktige, 1983-03-24). Det pågick då byggnadsarbeten i ett av kvarteren utmed Storgatan och åtgärderna med att enkelrikta gatan planerades till efter att byggandet blev färdigt, vilket det skulle vara 1982 (Växjö kommunfullmäktige, 1980-06-26).

I oktober 1981 svarade kommunen på ett antal motioner med förslag om att göra centrala delar av stadskärnan bilfria (Växjö kommunfullmäktige, 81-10-29). Kommunstyrelsen skrev i sitt svar att de var medvetna om Storgatans problem men att de ville invänta pågående inventeringar och utredningar innan de tog ytterligare beslut om Storgatan (Växjö kommunfullmäktige, 1981-10-29). De beslutade att de pågående inventeringarna och utredningarna skulle sammanställas (Stadsplanekontoret Växjö, 1982-01-18).

Centrum behöver saneras

Under våren 1981 uppmanade Hälsovårdsnämnden kommunen att upprätta en trafiksaneringsplan för centrala Växjö med målet att minska mängden buller- och

luftföroreningar från trafiken. De föreslog bland annat att kommunen bygger fler cykelbanor och förbättrar kollektivtrafiken för att minska på biltrafiken (Hälsovårdsbyrån Växjö, 1981-03-12).

I januari 1982 kom sammanställningen om de aktuella utredningarna skriven av stadsplanearkitekten. Stadsplanearkitekten skrev att centrum tappade bilkunder p g a dålig tillgänglighet med bil. Parkeringsplatserna låg i utkanten av stadskärnan med upp till 500 m till butikerna. Enligt kommunens handlingsprogram skulle antalet parkeringsplatser fördubblas i city mellan 1980 och 1990. Det bedömdes dock bli svårt att anskaffa mark till parkering i centrum. Målen från 1974 års centrumutredning bedömdes och i princip ingenting hade förändrats. Det hade varken blivit bättre för bilresenärer, cyklister eller fotgängare. Centrumomvandlingen som hade diskuterats skulle ske i etapper där den första åtgärden för Storgatan var att enkelrikta den. Om det senare skulle finnas behov rekommenderas den att bli gågata. (Stadsplanekontoret Växjö, 1982-01-18)

I februari 1982 skrev dåvarande gatuchefen ett PM om konsekvenserna av att göra Storgatan till gågata. Han ansåg att direkta styrmedel att minska den totala trafiken saknades. Därför skulle en avstängning av Storgatan innebära att trafiken på övriga gator ökade i samma omfattning som den minskade på Storgatan. Han föreslog dock att Storgatan skulle stängas av temporärt utmed ett kvarter och sedan undersöka följderna som en typ av fördjupad utredning. (Gatukontoret Växjö, 1982-02-25)

Storgatan stängs på prov

I mars 1982 fick kommunstyrelsens ordförande, vice ordförande och planeringschefen i uppdrag att förbereda förslag till åtgärder för trafiksanering i Växjö centrum (Kommunstyrelsen Växjö, 1982-04-26). Åtgärder för att enkelrikta Storgatan hade fortfarande inte genomförts. Hälsovårdsnämnden konstaterade i april 1982 att motortrafiken i centrala Växjö var av en sådan omfattning att höga avgashalter uppstod. De skrev att "sanitära olägenheter pga bilavgaser föreligger på Storgatan och andra centrala gator" och att "enligt 38 § hälsovårdsstadgan skall erforderliga och skäligen åtgärder vidtagas för att motverka dessa störningar" (Hälsovårdsnämnden Växjö, 1982-04-06). Under sommaren samma år stängdes Storgatan av på prov för biltrafik (Tekniska nämnden Växjö, 1983-02-22). Den tillfälliga avstängningen skulle fortsätta t o m slutet på 1983 (Kommunstyrelsen Växjö, 1983-03-10). Under våren 1983 röstades ett förslag om att göra Storgatan till gågata ned med 31 mot 30 röster (Växjö kommunfullmäktige, 1983-03-24). Kommunfullmäktige gav dock i samband med omröstningen kommunstyrelsen i uppdrag att utföra en trafik- och parkeringsutredning som bl a skulle leda till trafiksanering för centrala Växjö. (Kommunstyrelsen Växjö, 1983-05-24).

När Storgatan stängdes för biltrafik ökade trafikmängden och bullernivån på de mindre gatorna intill Storgatan vilket företag med kontor i centrum var snabba med att påpeka (Sparbanken Kronan, 1982-11-22). Det fanns också boende och andra näringsidkare som var upprörda av beslutet och påtalade i ett brev med 90 underskrifter att försöket hade lett till mer buller och avgaser och en farlig miljö för barnen på deras gator. De ville att Storgatan skulle öppnas för biltrafik igen (Johansson, Carlsson, Kyander, 1982-10-05). En majoritet av handlarna i centrum ville ha biltrafiken öppen i båda riktningarna (Växjö Handelsklubb, Föreningen Växjö Citybutiker, 1983-02-11). De fanns

även de som var positiva till avstängningen. Exempelvis föreslog Växjö energi- och miljögrupp att hela innerstaden skulle bli bilfri som en förlängning av avstängningen (Växjö energi- och miljögrupp, 1983-02-15).

Arbetet tar fart

I april 1983 tillsatte kommunstyrelsen en projektgrupp bestående av en företrädare från vardera planeringskontoret, gatukontoret, stadsplanekontoret och hälsovårdsbyrån. Projektgruppen fick i uppdrag att utföra trafik- och parkeringsutredningen som bl a skulle leda till trafiksanering av centrala Växjö (Kommunstyrelsen Växjö, 1983-04-14).

I december 1983 presenterade projektgruppen ett förslag för en trafiksaneringsplan för centrum. Problemen som planen skulle åtgärda i centrum var för höga buller- och avgasnivåer, att Växjös centrum hade fler trafikolyckor än andra jämförbara städers centrum, dåligt utformade korsningar, parkeringsbrist, otrivsamt gatumiljö, kollektivtrafikens framkomlighet, handlarnas oro och osäkra cykelförbindelser. (Växjö kommun, 1983)

Deras förslag innefattade en centrumring med hög trafiktålighet. En ny trafikled skulle byggas och befintliga vägar runt centrum skulle breddas. Delar av Storgatan, Sandgärsgatan, Klostergatan och Bäckgatan föreslogs bli gånggator. Författarna menade att förslaget skulle leda till att avgashalterna på Storgatan blev minimala och samtidigt godtagbara på ringen. Bullernivån förväntades minska till obefintlig nivå på Storgatan och stiga med 10 % på centrumringen. Förslaget skulle förbättra trafiksäkerheten för alla trafikslag, och väsentligt förbättra den för oskyddade trafikanter.

Rapportförfattarna föreslog att all parkering skulle avgiftsbeläggas till förmån för korttidsparkering. De pekade på vikten av en genomtänkt skyltning till större P-platser och andra målpunkter för att minska tiden bilister kör och letar efter parkering. Samtidigt ansåg de att ett visst gångavstånd mellan p-platser och olika målpunkter måste accepteras i en stad av Växjös storlek. De påpekade att det inte behöver vara någon motsättning mellan att främja handel och att främja för oskyddade trafikanter utan att en trevlig miljö är bra för att locka kunder. De hänvisade till undersökningar från Göteborg som hade visat att handeln kunde öka vid en trafiksanering. Förslaget skulle genomföras i 5 etapper med en tidplan på ca 10 år och till en kostnad på ca 50 miljoner SEK. (Växjö kommun, 1983)

Yttranden om den nya planen

Under 1984 inkom en rad av yttranden om trafiksaneringsplanen. Bland partierna i Växjö rådde det delade uppfattningar om planen. VPK trodde inte att handeln skulle försämrats. De påpekade att utredningar visat att en lugn och promenadvänlig miljö är bra för handeln (Vänsterpartiet kommunisternas kommunfullmäktigegrupp, 1984-04-25). Socialdemokraterna var också positiva till gånggatan. De ansåg att ett utvidgat gångsystem och en hårt reglerad biltrafik innanför centrumringen skulle göra centrum attraktivt för besökare och centrumverksamhet (Socialdemokraterna i Växjö, 1984-05-03). Moderaterna och Centerpartiet tyckte att nya vägar runt centrum borde byggas före restriktioner kring biltrafiken genomfördes (Centerns kommunorganisation i Växjö, 1984-04-30). Moderaterna tyckte heller inte att det var självklart att Storgatan skulle bli gånggata (Moderata samlingspartiet i Växjö kommun, 1984-04-02).

Bostadsrättsföreningar i östra delen av centrum (HSB-Bostadsrättsförening Norrtull i Växjö, 1984-04-26) och Länsantikvarien (Länsstyrelsen Kronobergs län, 1983-12-19) motsatte sig den föreslagna nya leden Östergatan och menade att den befintliga Linnégatan borde vara tillräcklig. Östergatan skulle förstöra det historiskt viktiga landskapet vid biskopsgården. Även Statens Vägverk (idag Trafikverket) tyckte att Linnégatan borde vara fortsatt trafikerad men att bilister och cyklister borde separeras där. Vägverket ansåg också att tätortens storlek gör cykeln till ett viktigt transportmedel (Statens Vägverk, 1984-05-02).

Ett flertal olika handels- och centrumföreningar i staden och länet gav i uppdrag åt en teknisk och en ekonomie doktor från Göteborgs universitet att analysera planerna. Deras slutsatser blev: "Trafiksaneringsplanen måste omarbetas så att den ger ett Växjö Centrum med rätt åtgärder vidtagna i rätt ordning. Detta kräver bl. a. ett betydligt bättre bakgrundsmaterial; planering på sikt bör syfta till en *begränsad* (författarens kursivering) högkvalitativ gågata på Storgatan med gott om närliggande parkering; men i avvaktan på att detta kan förverkligas öppna Storgatan för enkelriktad biltrafik och med största möjliga antal parkeringsplatser utan bussar och med åtgärder för att minimera den genomfartstrafik som inte har ärende till Växjö centrum". (Konsumentföreningen Kronoberg ek. för., 1984-04-13)(Kronobergs och Blekinge Handelskammare, 1984-04-18)(Växjö centrumförening, 1984-04-18)(Växjö handelsklubb, 84-04-18)(Kronobergs läns köpmannaförbund, 1984-04-18) (Kronobergs fastighetsägareförening, 1984-04-27)

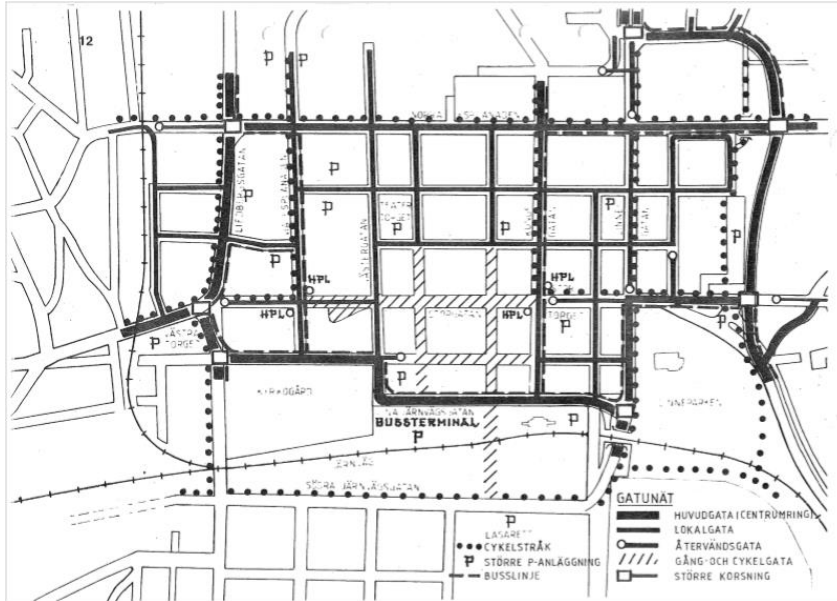
Växjö Miljö och Hembygdsförening uttryckte att de inte var emot en bilfria miljö men att de föreslagna planerna skulle innebära 50 milj SEK för att flytta problemen från Storgatan till andra gator i innerstaden (Växjö Miljö och Hembygdsförening, 1984-03-29).

Länsstyrelsen stödde bildandet av en gågata men poängterade att gaturummet måste uppgraderas, bl a med möblering och vegetation, för att den ska fungera som handelsgata. (Länsstyrelse Kronobergs län, 1984-04-06). Miljömedicinska rådet och Naturskyddsföreningen stödde också förslaget men tyckte att den bör kompletteras med mer och tidigare lagda cykel- och kollektivtrafiksatsningar (Landstinget Kronoberg, 1984-04-25)(Svenska naturskyddsföreningen Växjö kretsen, 1984-04-17).

Hälsovårdschefen tyckte att planen innehöll en väl genomarbetad trafiklösning för hela centrum och att den behandlar de problem som kunde tänkas uppstå (Hälsovårdsbyrån, Kronobergs län 1984-03-16). LO menade att det var viktigt att begränsa motortrafiken i centrum. Centrum borde vara tillgängligt till fots, med cykel eller kollektivtrafik för de som bor eller arbetar där (LO-sektionen i Växjö, 1984-04-16). Växjö energi- och miljögrupp uttryckte stor entusiasm för förslaget. De såg förslaget som en markering mot bilismen, som de menade hade stora negativa konsekvenser på samhället. De förväntade sig att trafikplanen skulle leda till renare luft, mindre buller och en barnvänligare miljö (Växjö energi- och miljögrupp, 1984-04-09).

I mars 1985 presenterades det remissbehandlade förslaget. Författarna fortsatte peka på att en trafiksanering var viktig för att centrum återigen ska bli levande och trivsamt. De menade att boende hade lämnat centrum i takt med att bilismen vuxit men på grund

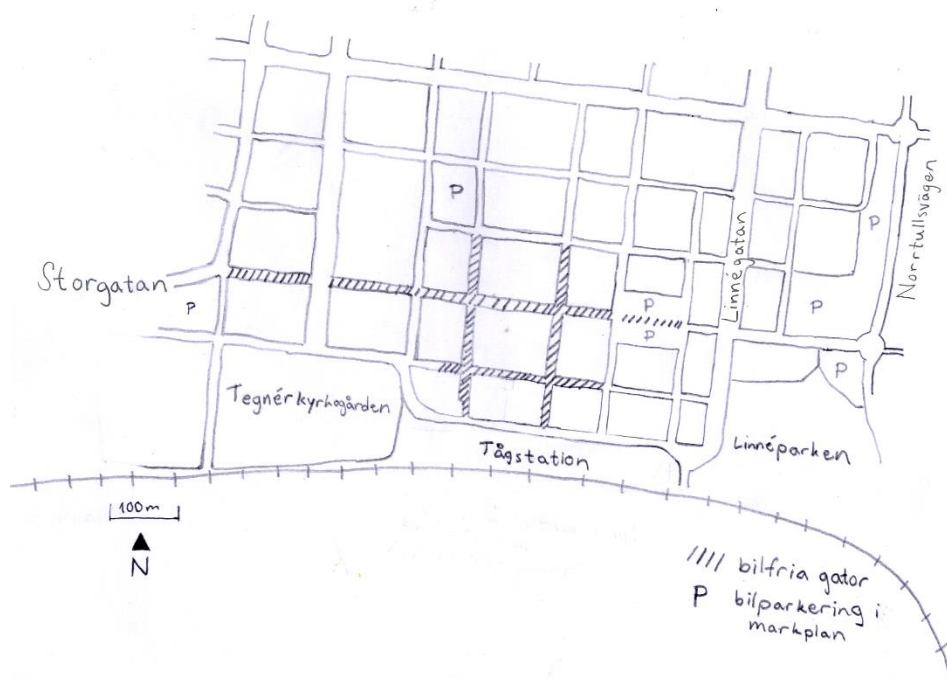
av konkurrensen från Växjös stormarknader behövdes dock fortsatt god tillgänglighet med bil i centrum. Därför föreslogs att centrum skulle få ett tillskott på 800 bilparkeringsplatser (+45%) och att den centralaste delen av Storgatan tillsammans med intilliggande gator skulle utgöra ett gå- och cykelgatesystem. Projektet planerades att genomföras på 6 år. (Växjö kommun, 1985)



Figur 12. Centrumplan enligt remissbehandlat förslag 1985 (Växjö kommun, 1985).

Det framgår inte av dokumenten från kommunarkivet exakt när arbetet med att verkställa planen satte igång men redan 1987 diskuterades om delen av Storgatan som blev gågata skulle stängas även för cykeltrafik. Så blev dock inte fallet (Gatukontoret Växjö, 1987-02-27). I maj 1995 växte gågatan västerut till Västra Esplanaden (Samhällsbyggnadskontoret Växjö, 1996-06-07). Gågatan fortsätter idag fram till Oxtorget i väster (se karta nedan). 2008 konstaterade ett antal av centrumhandlarna i en artikel i Smålandsposten att gågatan, tvärt emot vad de befarade, fick en positiv inverkan på handeln (Leo, 2008). Den föreslagna tidsplanen hölls inte helt. Norrtullsvägen (som tidigare hade namnet Östergatan) invigdes först 2009 och Linnégatan stängdes aldrig för genomfartstrafik (Nielsen, 2009).

Storgatan Idag



Figur 13. De bilfria gatorna i Växjö idag.

I Växjö tvekade beslutsfattarna länge innan förändringen av centrum kunde ta fart. Storgatan fick först stängas på prov innan ett beslut om en permanent avstängning kunde fattas. Oppositionen mot förslaget om gånggata kom framför allt från affärsinnehavare i centrum. Med tiden verkar de dock ha ändrat sin ståndpunkt och är idag positiva till Storgatan som bilfri. Den främsta anledningen till att göra Storgatan bilfri tycks ha varit hälsoproblemen kopplade till bilavgaser och buller som påpekats av Hälsovårdsbyrån. Den bilfria delen av Storgatan har vuxit en aning sedan start men det har inte adderats några ytterligare gator till planen från 1985. Alla torg i centrala Växjö är idag fyllda av bilparkering. De har inte genomgått samma omvandling som i t ex Köpenhamn. De bilfria gatorna i Växjö är till synes välbesökta och det finns gott om butiker, restauranger, kaféer osv trots senare tids etablering av nya externa köpcentrum. Storgatan används också för aktiviteter såsom Karl-Oskar Dagarna (Växjös årliga stadsfest) och Växjös Prideparad. Hur inställningen bland Växjös befolkning är till Storgatan som gånggata vet jag inte men det är svårt att föreställa sig att invånarna skulle vilja att gånggatan blev trafikerad igen.

Centrala Groningen

Tvåra kast

Groningen är en stad i norra Nederländerna med ungefär 200 000 invånare (City of Groningen, 2015). Precis som i de tidigare exemplen växte biltrafiken även i Groningen under efterkrigstiden. Bilägandet i Groningen tredubblades mellan 1955 och 1968 och under samma tid minskade de kollektiva resorna (van der Klaauw, 2010, s. 17). Kommunen ansåg i slutet på 60-talet att staden måste anpassas för bilismens fortsatta utveckling (Guwallius, 2015, s. 32).



Figur 14. Innerstaden är området i fokus.

1969 presenterades en trafikplan, *Verkeercirculatieplan Groningen 1968-1969*, som skulle möta den ökade bilismen. Planen innehöll stora satsningar på fler och bredare vägar. En inre, mittemellan, och yttre ringväg planerades. De nya ringledderna och infartslederna skulle kräva att gamla byggnader i centrum revs. Dessa planer mötte stort motstånd bland invånarna. Den enda vägen som hann omvandlas enligt planerna var Gedempte Zuiderdiep. (van der Klaauw, 2010, s. 17)



Figur 15. Dedempte Zuiderdiep görs om för att möta den ökade bilismen. Foto: Cor van der Klaauw



Figur 16. Idag är gatumiljön utformad för att prioritera gående och cyklister. Foto: Cor van der Klaauw

I kommunvalet 1972 tog vänsterfalangen inom arbetarpartiet PvdA över alla inflytelserika politiska poster i kommunen. De valde då att skrota den befintliga stadsplanen och tog fram en ny policy för utvecklingen av centrum. I den nya policyn, *Doelstellingnota*, låg fokus istället på att ge mer plats åt fotgängare och cyklister. (Guwallius, 2015, s. 32)

1975 kom en ny *Verkeercirculatieplan (VCP)*, med målet att minska genomfartstrafiken i centrum. Max Van den Berg, som var borgmästare i Groningen under 1970-talet, beskriver i en intervju med the Guardian att målet med den nya cirkulationsplanen var att prioritera fotgängare, cyklister och kollektivtrafik och försvåra för biltrafiken (van der Zee, 2015). Handlarna i staden protesterade kraftigt mot de nya planerna. De menade

att bilparkering utanför dörren var det som garanterade kunder. Även dessa planer var alltså kontroversiella, framför allt bland näringsidkare. Politikerna valde att genomföra planerna ändå. (Guwallius, 2015, s. 32)

1977 implementerades cirkulationsplanen över en natt och hundratals nya skyltar sattes upp för att skapa enkelriktade gator. Bland annat gator utmed de centrala torgen Grote markt och Vismarkt stängdes av för genomfartstrafik. Dagen därpå var det inte längre möjligt att köra igenom centrala Groningen med bil. Innerstaden delades i fyra tårtbitar vilka det var omöjligt att köra mellan med bil. För att ta sig med bil mellan olika delar av centrum fick man köra ut ur centrum och sedan köra i in igen på nytt. Detta stoppade all genomfartstrafik. Trafikvärdar delade ut blommor och broschyrer som förklarade den nya trafiksituationen till förvånade bilister. I intervjun med *The Guardian* beskriver van den Berg att långt ifrån alla uppskattade den nya trafiksituationen. Han fick bl a motta dödshot och fick under en tid ha polisskydd. (van der Zee, 2015)



Figur 17. Grote Markt före VCP:n. Foto: Cor van der Klaauw



Figur 18. Grote Markt idag. Foto: Cor van der Klaauw

Målet med VCP var inte att helt utesluta bilar från stadskärnan utan att stoppa genomfartstrafiken. I utkanten av stadskärnan placerades parkeringsplatser. Bilresenärer på väg mot centrum skulle på kortast möjliga väg ledas dit (van der Klaauw, 2010, s. 18).

Efter att den yttre ringvägen var färdigställd 1987 stängdes fler gator av i centrum. 1993 stängdes gatan Leliesingel av på prov. Den gick genom parken Noorderplantsoen precis utanför centrum. Diskussionerna om avstängningen var heta och 1994 genomfördes en omröstning bland invånare om lösningen skulle bli permanent. 51 % röstade för avstängningen och därefter beslutades det för en permanent lösning. (van der Klaauw, 2010, s. 18)



Figur 19. Leliesingel är idag en bred cykelväg genom parken Noorderplantsoen. Foto: Axel Pihl

Dags för dialog

I mitten på 90-talet utvecklades en process där medborgare blev mer delaktiga i planerna för trafikutvecklingen (som skulle gälla fram till 2010). Det var då tydligt att det fortfarande fanns ett starkt motstånd mot den rådande policyn gällande att minska biltrafiken i centrum och ge mer plats åt gående, cyklister och att skapa en trivsammare miljö för de boende i centrum. Det fanns två tydliga sidor i opinionen. Ena sidan tyckte att det inte gjordes tillräckligt för att underlätta för biltrafik och andra sidan tyckte att det inte gjordes tillräckligt för att underlätta för cykel- och kollektivtrafik. Genom att uppmuntra medborgare att vara delaktiga i processen så uppstod ett ökat intresse för trafikplanering bland invånarna. (van der Klaauw, 2010, s. 19)



Figur 20. Huvudbilvägar i Groningen (van der Klaauw, 2010)

Sedan 1964 har huvudbilgator försvunnit från centrum för att stoppa genomfartstrafiken. Under 1980-talet införs parkeringstaxor i centrum. Även utanför stadskärnan införs parkeringsavgifter och tidsbegränsningar. 2010 fanns sju park and ride platser i utkanten av staden där det går att parkera bilen och fortsätta mot centrum med kollektivtrafik. (van der Klaauw, 2010, ss. 18-19)

Centrala Groningen Idag



Figur 21. Bilfria gator och torg. Många av gatorna med biltrafik i centrum är smala och enkelriktade.

Idag finns inte längre något politisk opposition mot inriktningen för mer plats för gående och cyklister och mindre för biltrafiken. Partierna åt vänster ser fördelar med hälsa och miljö och de åt höger ser fördelar med en attraktiv stad för att locka företag att etablera sig där. Kommunalrådet Paul de Rook säger i en intervju i tidningen STAD (Guwallius, 2015, s. 37) att "huvudsyftet med det offentliga rummet är inte längre förflyttning. För tjugo år sedan var man tvungen att ta sig in till stan för att handla, nu kan man beställa vad som helst på nätet. Anledningen till att man tar sig in till centrum är för att det är roligt. Därför behöver vi utrymmet till barns lek eller för att folk ska kunna träffas och umgås". Satsningen på att ge plats åt oskyddade trafikanter (framför allt på cykel) har fortsatt även utanför centrum. Idag är Groningen en stad där 60 % av alla resor sker på cykel (City of Groningen, 2015). Staden har också utvecklats som en kompakt stad. Mellan 1980 och 2000 växte staden utan att stadsgränsen flyttas ut. De bibehållna avståndet mellan stadens olika delar underlättar för förflyttelse utan bil (van der Klaauw, 2010, s. 20). Jämfört med de andra platserna satsade Groningen mer helhjärtat på att införa bilfritt. Istället för tillfälliga prov stängde de av centrum för genomfartstrafik bara över en natt och invånarna fick snabbt finna sig vid den nya trafiksituationen. Oppositionen mot de trafikdämpande åtgärderna fanns länge kvar. Så småningom uppmuntrades dock invånarna att vara mer delaktiga i trafikplaneringen vilket kan vara en bidragande orsak till att motståndet minskat. I Groningen har de två centrala torgen Vismarkt och Grote Markt ingen bilparkering idag.

Diskussion och reflektion

Svar på uppsatsens frågor

Eftersom källorna för de tre fallen är av olika karaktär blir det svårt med en helt jämförande diskussion. Det är möjligt att finna vissa likheter och skillnader men fokus för diskussionen hamnar på vad de enskilda fallen kan bidra med för insikter.

Till att börja med följer en återkoppling till utmaningarna med att arbeta för mer hållbar mobilitet som presenterades i kapitlet Paradigmskifte - från bilism till hållbar mobilitet. Banister tar i artikeln *The sustainable mobility paradigm* upp att bilfria områden är ett sätt att arbeta med hållbar mobilitet vilket är en av anledningarna till att jag velat undersöka den typen av områden (2008, s. 75). De centrala gatorna är bara en del av ett större transportsystem och, som Berger et al (2014, s. 304) skriver, krävs det insatser som påverkar helheten för att det ska ske någon större förändring. Groningen och Köpenhamn tycks ha haft mer av ett helhetsgrepp om hållbar mobilitet för hela staden jämfört med Växjö men hur den fysiska förändringen sett ut utanför centrum har till stor del utelämnats i den här uppsatsen. Banister skriver också om att en del i utvecklingen mot mer hållbar mobilitet är att yta omfördelas från biltrafik till mer hållbara trafikslag. Det är också något som skett i alla de här tre fallen. Även om det bara gäller inom ett begränsat område så innebär en avstängning för biltrafik att mer plats ges åt de som går eller cyklar.

Berger et al. lyfter i artikeln *Sustainable Mobility – Challenges for a Complex Transition* upp problematiken med path dependencies, spårbundenhet (2014, s. 304). Att skapa bilfria områden är att gå emot bilismens utveckling. De här exemplen visar att förändring är möjlig. Framförallt Groningen och Köpenhamn är idag välkända cykelstäder men de var en gång i tiden lika fast i bilismen som andra städer i Europa. Det är såklart inte säkert att resultatet skulle bli detsamma för alla städer som genomförde en liknande process. Å andra sidan finns det inget som tydligt indikerar att det inte skulle fungera i andra städer heller.

Omvandlingen till bilfria områden i dessa tre exempel har startat under respektive 60-tal, 70-tal och 80-tal, och det har inneburit en förändring av stadsrummet som fortfarande pågår. Transformationen till bilfritt i de här centrala delarna har skett parallellt med bilismens utveckling i andra delar av staden och samhället. Kanske har behovet av bilfria områden ökat i takt med att motortrafiken blivit mer omfattande i samhället, att bilfria områden skapats som en kompensation för att trafiken totalt sett ökat i samhället.

Argumenten för att införa bilfritt har framför allt handlat dels om hälsoaspekter, dels om att göra mer plats för mänskliga aktiviteter och dels om att centrum ska vara en trivsamt plats att vistas på. Motargumenten har mestadels handlat om att en begränsning av biltrafiken skulle innebära sämre möjligheter att bedriva handel i centrum. Den största utmaningen tycks ha varit att övertala näringsidkare om att omvandlingen kan vara positiv även för dem. Mest framgångsrika i att skapa ett bilfritt område har Groningen och Köpenhamn varit då transformationen till bilfritt varit mer omfattande, exempelvis även inkluderat torg, och att förändringen spridit sig till en

större del av staden. Medan torgen i Växjö fick förbli parkeringsplatser satsade de andra städerna på att fler skulle sluta ta bilen till centrum överhuvudtaget. I Växjö verkar det ha varit svårt att föreställa sig att de som kör bil till centrum skulle kunna välja något annat färdmedel. Målet har istället varit att endast minska genomfartstrafiken då den inte tillför något till handeln. De som körde bil till centrum skulle dock fortsatt kunna göra det, annars förväntades de köra till externa handelsplatser istället. Att det vara möjligt för Groningen och Köpenhamn att locka människor till centrum utan ett stort antal parkeringsplatser betyder inte nödvändigtvis att det skulle vara möjligt även för Växjö. Det finns olika parametrar som kan påverka folks val, t ex konkurrens från externa köpcentrum, avstånd mellan bostadsområden och centrum och infrastruktur för andra trafikslag.

Fenomenet inducerad trafik var såklart svårt att använda som argument under dessa decennier eftersom det enligt Wright blev känt först på 90-talet bland planerare. En föreställning om att det inte går att förändra sättet vi väljer att färdas på, går att urskilja i uttryck som att det saknas instrument för att minska biltrafiken totalt och att en bilfri gata bara flyttar problemen, att en avstängd väg bara leder till mer trafik någon annanstans (Gatukontoret Växjö, 82-02-25)(Växjö Miljö och Hembygdsförening, 84-03-29). Mängden biltrafik har dock ingen bestämd storlek. Fenomenet inducerad trafik innebär att fler och bredare vägar genererar mer trafik. Det motsatta gäller också - att minskad kapacitet i vägnätet minskar trafikmängden (Smidfelt Rosqvist & Hagson, 2009, s. 7-10). Vad som byggs styr alltså människors rörelsemönster. Det trafikslag som folk väljer är i stor utsträckning det trafikslag som är smidigast för individen. Om det är krångligt att köra bil i en stad men smidigt att cykla kan det tänkas att antalet som väljer att cykla ökar. Om minskad kapacitet på vissa gator kompenseras med ökad kapacitet på andra gator blir det nog precis som vissa befarrar, att trafiken inte minskar utan bara flyttas över till andra gator. Svårigheten att föreställa sig förändrade resmönster kanske kan förklara handlarnas oro. Om de är fast i tanken att konsumenter kör bil till affären kan något som riskerar minska möjligheten att köra bil till affären ses som ett hot mot att kunder ska komma överhuvudtaget.

Trots att alla avstängningarna möttes av stor kritik och oro i alla fallen, framförallt från butiksägare, blev de så småningom uppskattade även bland dem. Förändring möter kanske alltid motstånd. I planeringsprocessen måste såklart hänsyn tas till de som påverkas av beslutet. Men är det fel att genomföra någonting som möter ett omfattande motstånd under planeringen om dessa personer sedan är positiva över resultatet? Jag tycker att det är svårt att veta hur man ska förhålla sig till det. Janette Sadik-Khan, trafikchef i New York City mellan 2007-2013 vilket var en tid då ett flertal gator i staden stängdes av för biltrafik, beskriver i sin bok *Streetfight - Handbook for an urban revolution* (2017) erfarenheter med att förändring möter motstånd. Hon skriver att "when you push the status quo, the status quo pushes back - hard" (Sadik-Khan, 2017, s. 291). Ett förslag som avviker från den befintliga föreställningen om hur en gata ska se ut (exempelvis filer för biltrafik och parkeringsplatser utmed trottoaren) kommer möta motstånd. Om förändringen genomförs (och visar sig fungera) kommer den nya utformningen dock bli accepterad med tiden och då blir det istället svårt att gå tillbaka till hur det var tidigare. Hon beskriver att när de stängde gator för motortrafik var motståndet omfattande, men när det några år efter hennes tid som trafikchef kom förslag på att öppna upp gator för biltrafik igen mötte de samma typ av högljutt motstånd (ss. 291-292). Föreställningen om vad en gata skulle erbjuda hade förändrats.

Är det då rätt att försöka driva igenom förändringar som möter fler negativa än positiva röster, om övertygelsen är att vad som föreslås kommer bli uppskattat med tiden?

Som planerare kan det säkert vara önskvärt att ha en helhetsbild och ett långsiktigt perspektiv över hur staden ska utvecklas framöver. Vad de här historierna visar är dock att det ibland kanske är bäst att ta en liten del i taget och pröva sig fram. Översyn och kontroll får stå tillbaka och tillfälliga lösningar får utvärderas medan de pågår. Alla tre exemplen innehåller något fall av tillfälliga lösningar som senare blev permanenta. När något så komplex som ett gatunät förändras kan det vara svårt att överblicka konsekvenserna och på förhand förutse hur de förändrade platserna kommer att användas. Kanske är ett test i full skala det enda sättet att få reda på det svaret.

Reflektion och framtidsspaning

På grund av e-handel är det idag inte längre ett måste att ta sig till en butik för att handla, det går att göra var som helst där det finns tillgång till internet. Den aspekten kan rimligtvis innebära att om centrumhandel ska överleva in i framtiden krävs ett centrum som är attraktivt att vistas i. Om enda anledningen att ta sig till centrum är för att handla kan shoppandet lika väl ske från en dator eller en telefon. E-handel kan dock inte konkurrera i upplevelse, möjlighet för umgänge osv. Folk som vistas i centrum kan då spontant utföra inköp när de är där. Trots att ett centrum kan locka folk genom att vara en trevlig plats att vistas på kan det möjligtvis ändå bli färre inköp som följd av ökad e-handel. Då kanske det istället blir fler restauranger, kaféer och andra verksamheter med upplevelsevärden i stadskärnorna. Om så blir fallet kan det vara en stor konkurrensfördel att ha sin verksamhet på en bilfri gata. Att exempelvis ha uteserveringar som kan sprida sig ut i gaturummet och att gäster där inte störs av biltrafik borde vara positivt för att locka människor dit.

Handelsgator handlar dock om mer än bara handel. När handelsgator i en stad är bilfria erbjuder de också en trevlig miljö att vistas i och utgör en viktig del av det offentliga rummet. Det blir en plats för möten och för mänskliga aktiviteter. Exempelvis parader, gatufester och demonstrationer är rimligtvis enklare att utföra där det finns gott om fotgängarvänligt gaturum. I de tre fallen som tagits upp har det fungerat bra för handeln, men det kan vara värt att fundera på om det är ett krav för att en sådan här förändring ska anses som lyckad. Är bättre luft, mindre buller och en barnvänligare miljö inte tillräckligt starka argument i sig? Handelsgator är såklart inga handelsgator om det inte finns handel. Men dessa gator är också centrala gator i en stad där människor bor, arbetar m m. Hur står deras tillgång till ren luft och en bullerfri miljö mot goda försäljningssiffror för affärerna?

De sommargator som nu planeras i bl a Stockholm och Malmö kan nog vara ett smart tillvägagångssätt om dessa städer vill skapa fler bilfria områden. Med tillfälliga avstängningar och att områdena växer successivt kan nog de bilfria gatorna bli både fler och längre med tiden. Enligt Gehl var "the key to the success of these inner city transformations was undoubtedly the gradual way these rather drastic changes were made", åtminstone i Köpenhamn (Gehl & Gemzøe, 2004, s. 11). Banister skriver också att det är viktigt att påvisa de positiva aspekterna av hållbar mobilitet för medborgarna så att de också kan bli positiva till omställningen (2008, s. 76). Att låta förändringen gå i

en takt där människor hinner anpassa sig är kanske det bästa sättet att visa på fördelarna med förändringen utan att motståndet blir allt för stort.

Antalet bilfria gator kommer troligtvis bli fler i våra städer i framtiden. En av de främsta anledningarna är den förtätning som pågår i många städer vilket sätter press på att gatan måste fylla fler funktioner än tidigare. Ju fler som bor i centrum desto större krav kommer rimligtvis ställas på att dessa delar av staden också erbjuder lugna och trivsamma miljöer. Förtätning kommer också ställa krav på att gaturummet används effektivt vilket borde innebära mer satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik (Ståhle, 2016, s. 30). Att minska biltrafiken är också en nödvändighet för att nå de miljömål som finns för transporter i Sverige (Trafikverket, 2016, s.13). Enskilda gator kan visa vad som är möjligt med förändrade prioriteringar i gaturummet men för att få till en lyckad långsiktig förändring på hela transportsystemet krävs insatser i hela staden. I omställningen till det hållbara mobilitetsparadigmet utgör de helt bilfria gatorna i centrala delar bara en del i ett större system.

Nya frågor

Under det här arbetet har nya frågor och funderingar växt fram som på grund av uppsatsens begränsade omfattning inte har varit möjliga att besvara. Vid ett senare tillfälle, eller för någon annan intresserad, hade det varit spännande att studera vilken typ av gator som passar för att bli bilfria. Om en stad vill utöka sitt bilfria område, vilka gator kan då tänkas passa bäst för att resultatet ska bli lyckat? Det hade också varit spännande att utforska bilfria gator i en annan typ av område än centrum. Kan samma typ av transformation ske i bostadsområden? Och hur kan den i så fall gå till?

En annan typ av fundering som snabbt växte fram var hur den här typen av områden förhåller sig till resten av staden och hur förändringen i centrum påverkar andra delar av staden. Har utvecklingen av bilfria gator i centrum sammanfallit med satsningar på bättre förutsättningar för hållbar mobilitet även i andra delar av staden? Eller har åtgärderna i stadskärnan varit helt isolerade från det övriga trafiknätet? Jag misstänker att åtgärder som görs i andra delar av staden påverkar hur ett bilfritt centrum används.

För att bättre förstå omvandlingen till bilfria gator skulle en uppsats med mer fokus på den fysiska utformningen av dessa områden också vara intressant att skriva. Hur har gaturummet möblerats när det stängs för biltrafik? Hur påverkar den nya möbleringen användningen av gatan? Är en ny design en förutsättning för att gatan ska användas av människor eller kan en gata som stängs av för biltrafik och sedan lämnas oförändrad också bli välanvänd?

För att ytterligare utöka kunskapen vore det nog bra att också söka efter dåliga exempel. Exempel på gågator som inte lockat människor och som därför öppnats upp för biltrafik igen. Vad har varit bristerna där?

Referenser

Tryckta och elektroniska källor

Banister, David, 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), pp.73–80.

Becker, Anette & Negussie, Lessano, 2018. Copenhagen Mastermind Jan Gehl Isn't Sold on 'Smart' Cities. *CITYLAB*, 30 april. Tillgänglig via: <https://www.citylab.com/design/2018/04/beware-smart-cities/559043/> [2018-05-06]

Berger, Gerald; Feindt, Peter H.; Holden, Erling & Rubik, Frieder, 2014. Sustainable Mobility—Challenges for a Complex Transition. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16(3), pp. 303–320.

Byggnadsnämnden Växjö, 1977, Trafikreglering av Storgatan. *Yttrande över motion av Roland Karlsson. Kommunstyrelsens Tekniska Kommitté*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Centerns kommunorganisation i Växjö, 1984-04-30. *Yttrande över skiss till trafiksaneringsplan för centrala Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

City of Groningen, 2015. *We are Groningen cycling city - Cycling strategy 2015 - 2025*.

Flyvberg, Bent, 2006. Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, 12(2), pp. 219 - 245

Gatukontoret Växjö, 1982-02-25. *Konsekvenser om att göra Storgatan i Växjö till gågata*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Gatukontoret Växjö, 1987-02-27. *Yttrande över framställning om cykelförbud på del av Storgatan, delen som är gågata, i Växjö från TSN, KS remiss 1987 02 06*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Gehl, Jan; Gemzøe, Lars, 2004. Public spaces public life: Copenhagen. Köpenhamn: Arkitektens Forlag, Kunstakademiets Forlag. 3 edition.

Guwallius, Kolbjörn, 2015. Staden där alla cyklar. *STAD*. nr 11 år 2015, s. 30-37

Hall, Peter, 2014. Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design since 1880. Fourth ed. Chichester, West Sussex: John Wiley & Sons Ltd. s. 325-384

HSB-Bostadsrättsförening Norrtull i Växjö, 1984-04-26. *Yttrande över trafikplanen*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Hälsovårdsbyrån Växjö, 1981-03-12. *Bilavgaser i Växjö, redovisning och förslag*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Hälsovårdsbyrån Växjö, 1984-03-16. *Trafiksaneringsplan för centrala Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Hälsovårdsnämnden Växjö, 1982-04-06. *Bilavgaser i Växjö centrum*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Johansson, Sigvard; Carlsson, Carl-Roland; Kyander, Raymond; 1982-10-05. *Beträffande Storgatans avstängning*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Karlsson, Roland, 1976-12-16. *Motion till Växjö kommunfullmäktige*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kommunstyrelsen Växjö, 1982-04-26. *Trafiksanering i Växjö centrum*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kommunstyrelsen Växjö, 1983-03-10. *Trafikreglering av Storgatan m m i Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kommunstyrelsen Växjö, 1983-04-14. *Trafik och parkeringsutredning som bl a skall leda till trafiksanering för centrala Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kommunstyrelsen Växjö, 1983-05-24. *Trafiksaneringsplan för centrala Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Konsumentföreningen Kronoberg ek. för., 1984-04-13. *YTTRANDE över "Centrala Växjö, skiss till trafiksaneringsplan, Växjö kommun, december 1983"*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kronobergs fastighetsägareförening, 1974-08-19. *Växjö centrumutredning, remiss-svar*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kronobergs fastighetsägareförening, 1984-04-27. *YTTRANDE över "Centrala Växjö, skiss till trafiksaneringsplan, Växjö kommun, december 1983"*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kronobergs läns köpmannaförbund, 1974-08-22. *Växjö centrumutredning*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kronobergs läns köpmannaförbund, 1984-04-18. *YTTRANDE över "Centrala Växjö, skiss till trafiksaneringsplan, Växjö kommun, december 1983"*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Kronobergs och Blekinge Handelskammare, 1984-04-18. *YTTRANDE över "Centrala Växjö, skiss till trafiksaneringsplan, Växjö kommun, december 1983"*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Københavns Stadsarkiv, 2018a. *1960'erne: Strøgets etablering – de antiautoritære unge*. Tillgänglig via: <https://www.kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-kobenhavn/stroget-50ar/stroget-1960erne> [2018-05-22]

Københavns Stadsarkiv, 2018b. *1970'erne: Politik, bryster og hindbærbrus*. Tillgänglig via: <https://www.kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-kobenhavn/stroget-50ar/politik-bryster-og-hindbaerbrus> [2018-05-22]

Københavns Stadsarkiv, 2018c. *1990'erne – omsorg for byrummet*. Tillgänglig via: <https://www.kbharkiv.dk/udforsk/historier-om-kobenhavn/stroget-50ar/omsorg-for-bylivet> [2018-05-22]

Landstinget Kronoberg, 1984-04-25. *Yttrande över skiss till trafiksaneringsplan för centrala Växjö (1983-12-19)*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Leo, Stefan, 2008. Handlarna överens Växjö gågata blev en jättesuccé. *Smålandsposten*, 18 februari tillgänglig via: <http://www.smp.se/vaxjo/handlarna-overens-vaxjos-gagata-blev-en-jattesuccae/> [2018-04-23]

LO-sektionen i Växjö, 1984-04-16. *Remiss angående Trafiksaneringsplanen för centrala Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Länsstyrelse Kronobergs län, 1984-04-06. *Centrala Växjö, skiss till trafiksaneringsplan*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Länsstyrelsen Kronoberg län, 1974-08-30. *Växjö centrumutredning, slutrapporten*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Länsstyrelsen Kronobergs län, 1983-12-19. *Centrala Växjö. Skiss till trafiksaneringsplan. Remissupplaga 1983-12-19*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Malmö Stad, 2018. *Friisgatan*. Tillgänglig via: <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Malmos-stadsmiljo/Friisgatan.html> [2018-04-23]

Moderata samlingspartiet i Växjö kommun, 1984-04-02. *Skiss till trafiksaneringsplan*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Montgomery, Charles, 2015. *Happy City*. Penguin Random House UK

Nielsen, Frida (2008). *Omdiskuterad gata invigd* [Radioprogram]. Sveriges Radio, P4 Kronoberg 25 juni. Tillgänglig via: <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=106&artikel=2928527> [2018-04-23]

Polisstyrelsens kansli Växjö, 1974-08-17. *Växjö centrumutredning. Slutrapport*. VBB 1974. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Sadik-Khan, Janette, 2017. *Streetfight - Handbook for an urban revolution*. New York: Penguin Random House LLC

Samhällsbyggnadskontoret Växjö, 1996-06-07. *Ombyggnad av Storgata, delen Västra Esplanaden - Västergatan, i Växjö, till gågata*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

SJ, 1974-08-27. *Växjö centrumutredning*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Smidfelt Rosqvist, Lena & Hagson, Anders, 2009. Att hantera inducerad efterfrågan på trafik. Trivector Traffic AB. Tillgänglig via: http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_000801_000900/Publikation_000824/Inducerad%20efterfr%C3%A5gan%20p%C3%A5%20trafik_090330_skickad.pdf [2018-05-07]

Socialdemokraterna i Växjö, 1984-05-03. *Yttrande över trafiksaneringsplan för centrala Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Sparbanken Kronan, 1982-11-22. *"Skrivelse till tekniska nämnden"*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Stadsplanekontoret Växjö, 1982-01-18. *Växjö centrum 1981 - aktuella utredning om trafik, miljö m m*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Statens Vägverk, 1984-05-02. *Centrala Växjö. Skiss till trafiksaneringsplan*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Stockholm Stad, 2018. *Levande Stockholm*. Tillgänglig via: <http://www.stockholm.se/levandestockholm> [2018-04-23]

Ståhle, Alexander, 2016. *Alla behöver närhet*. Årsta: Dokument Press

Svenska naturskyddsföreningen Växjö kretsen, 1984-04-17. *Yttrande över centrala Växjö. Skiss till trafiksaneringsplan, Växjö kommun*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Tekniska nämnden Växjö, 1983-02-22. *Trafikreglering av Storgatan m m i Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Trafikverket, 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen*. Tillgänglig via: https://www.trafikverket.se/contentassets/46ae019ed896490ebb95185b6e846c24/styrmedel_1_atgarder_minska_utslapp_vaxthusgaser_2016-02-22_slutversion-3.pdf [2018-05-06]

van der Klaauw, Cor, 2010. Bicycle policies of the European principals: continuous and integral. *Fietsberaad publication* 7. s. 13-28. Tillgänglig via: <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Fietsberaad+publication+7+als+dochter+van+de+nederlandse+versie> [2018-04-23]

van der Zee, Renate, 2015. How Groningen invented a cycling template for cities all over the world. *The Guardian*, 29 juli. Tillgänglig via: <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world> [2018-04-23]

VBB Vattenbyggnadsbyrån, 1974. *Växjö Centrumutredning - Slutrapport*. Malmö: VBB Vattenbyggnadsbyrån. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

VPK Växjö kommunala grupp, 1974-08-21. *Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Wright, Lloyd, 2005. A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities, Module 3e, Car-Free Development. Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit: Eschborn, tillgänglig via: http://www.sutp.org/files/contents/documents/resources/A_Sourcebook/SB3_Transit-Walking-and-Cycling/GIZ_SUTP_SB3e_Car-free-Development_EN.pdf, [2018-04-05]

Vänsterpartiet kommunisternas kommunfullmäktigegrupp, 1984-04-25. *VPKs remissvar på trafiksaneringsplanen*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö centrumförening, 1984-04-18. *YTTRANDE över "Centrala Växjö, skiss till trafiksaneringsplan, Växjö kommun, december 1983"*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö energi- och miljögrupp, 1983-02-15. *Gör Växjös innerstad bilfri! Vi har ett förslag... eller en idé som man kan spinna vidare på*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö energi- och miljögrupp, 1984-04-09. *VÄXJÖ ENERGI- OCH MILJÖGRUPP:s remissvar på kommunstyrelsens Trafiksaneringsplan i centrala Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö fabriks- och hantverksförening, 1974-08-21. *Växjö Centrumutredning*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö handelsklubb, 1984-04-18. *YTTRANDE över "Centrala Växjö, skiss till trafiksaneringsplan, Växjö kommun, december 1983"*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö Handelsklubb, Föreningen Växjö Citybutiker, 1983-02-11. *Ang trafiken på Storgatan*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö kommun, 1974-10-31. *Växjö centrumutredning. Slutrapport*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö kommun, 1983. *Trafiksaneringsplan för Växjö centrum*. Växjö kommun: Växjö. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö kommun, 1985. *Trafiksaneringsplan för Växjö centrum*. Växjö kommun: Växjö. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö kommunfullmäktige, 1980-06-26. *Anmälan med anledning av kommunfullmäktiges beslut om trafikreglering av Storgatan och Sandgärsgatan i Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö kommunfullmäktige, 1981-10-29. *Motioner angående trafikreglering i Växjö centrum; dels om ändring av Storgatan till gågatan, dels om en bilfri innerstad*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö kommunfullmäktige, 1983-03-24. *Trafikreglering av Storgatan mm i Växjö*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö Miljö- och hembygdsförening, 1974-08-22. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Växjö Miljö och Hembygdsförening, 1984-03-29. *Centrala Växjö - skiss till trafiksaneringsplan*. Hämtat från: Växjö kommunarkiv

Bild och figurförteckning

Figur 1. Skiss av Köpenhamn skapad av Axel Pihl, baserad på openstreetmap.org

Figur 2. Centrala Köpenhamn 1962. (Ur: Gehl, Jan; Gemzøe, Lars, 2004, *Public spaces public life: Copenhagen*, s. 24, tillstånd av författaren 2018-04-22)

Figur 3. Centrala Köpenhamn 1988. (Ur: Gehl, Jan; Gemzøe, Lars, 2004, *Public spaces public life: Copenhagen*, s. 24, tillstånd av författaren 2018-04-22)

Figur 4. Nyhavn u.å. (Ur: Gehl, Jan; Gemzøe, Lars, 2004, *Public spaces public life: Copenhagen* s. 20, tillstånd av författaren 2018-04-22)

Figur 5. Nyhavn u.å. (Ur: Gehl, Jan; Gemzøe, Lars, 2004, *Public spaces public life: Copenhagen*, s. 20, tillstånd av författaren 2018-04-22)

Figur 6. Centrala Köpenhamn 1996. (Ur: Gehl, Jan; Gemzøe, Lars, 2004, *Public spaces public life: Copenhagen*, s. 24, tillstånd av författaren 2018-04-22)

Figur 7. Skiss av centrala Köpenhamn skapad av Axel Pihl, baserad på openstreetmap.org

Figur 8. Skiss av Växjö skapad av Axel Pihl, baserad på openstreetmap.org

Figur 9. Skiss på trafikregleringar i Växjö centrum, skapad av Axel Pihl, inspirerad av illustrationer från VBB Vattenbyggnadsbyrå, 1974

Figur 10. Vy över Storgatan, från Västergatan mot öster, taget 1967. Fotograf: Inga Walde, Kulturparken Småland, Smålands museum, tillstånd av museet 2018-04-23

Figur 11. Vy över Storgatan, från Västergatan mot öster, taget 2018. Fotograf: författaren

Figur 12. Skiss på centrumplan 1985 (Ur: Växjö kommun, 1985, *Trafiksaneringsplan för Växjö centrum*, Växjö kommun: Växjö, tillstånd av stadsarkitekt Henrik Wibroe 2018-05-16)

Figur 13. Skiss av centrala Växjö skapad av Axel Pihl, baserad på openstreetmap.org

Figur 14. Skiss av Groningen skapad av Axel Pihl, baserad på openstreetmap.org

Figur 15. Gatan Dedempte Zuiderdiep u.å., Foto: Cor van der Klaauw, tillstånd av fotografen 2018-04-24

Figur 16. Gatan Dedempte Zuiderdiep u.å., Foto: Cor van der Klaauw, tillstånd av fotografen 2018-04-24

Figur 17. Grote Markt u.å., Foto: Cor van der Klaauw, tillstånd av fotografen 2018-04-24

Figur 18. Grote Markt u.å., Foto: Cor van der Klaauw, tillstånd av fotografen 2018-04-24

Figur 19. Gatan Leliesingel, taget 2018, fotograf: Axel Pihl

Figur 20. Huvudbilvägar i Groningen. (Ur: van der Klaauw, Cor, 2010, Bicycle policies of the European principals: continuous and integral, *Fietsberaad publication 7*, s. 18, tillstånd av författaren 2018-04-24)

Figur 21. Skiss på centrala Groningen skapad av Axel Pihl, baserad på openstreetmap.org